HISTÓRIA: CAIO Gabriela – Um simpático divisor de águas

Publicado em: 1 de janeiro de 2020





O Caio Gabriela foi sem dúvida um dos grandes sucessos da indústria nacional de ônibus. Em grades sistemas, como da Capital Paulista, a quantidade de Caio Gabriela era tão grande que o veículo se tornava parte da paisagem e do dia a dia das pessoas. Os ônibus estavam nos momentos mais marcantes e curiosos. Veja, por exemplo, o cartaz do filme Tristeza do Jeca, de Mazzaropi no cinema e bem em frente, os Caio Gabriela passando

Desde versões simples parecidas com caminhão para o mercado latino americano até ser o marco inicial do ônibus articulado brasileiro e do BRT: o Gabrielinha tem muita história

ADAMO BAZANI

O primeiro ônibus articulado do país. O primeiro trólebus nacional que daria base à segunda geração de veículos elétricos fabricados após seis anos de estagnação. Responsável por consolidar uma nova tendência de conforto e design na indústria de ônibus brasileira. Personagem atuante no primeiro BRT – sistema de vias segregadas para veículos de transporte coletivos – do País.

Uma carroceria que incorporava a configuração de ônibus de três eixos para o mercado urbano, o que era raro em sua época. Mas ao mesmo tempo, uma carroceria que também poderia ter versões bem rústicas com a dianteira de caminhões, se parecendo com uma jardineira.

Um modelo que chegou a compor praticamente frotas de cidades inteiras e, de quebra, conferiu à sua fabricante a liderança definitiva do setor de carrocerias urbanas.

Ufa! Com um currículo deste, não é exagero nenhum dizer que o modelo Gabriela, da fabricante de carrocerias CAIO, foi um divisor de águas no mercado de ônibus brasileiro, e que sua concepção trouxe uma cultura de fabricação de veículos de transportes coletivos, com elementos até hoje adotados pelas fabricantes do Brasil, que se encontram entre as mais respeitadas do mundo. Um dos exemplos é privilegiar a visibilidade para os passageiros e motorista.

Apesar de alguns modelos já nos anos 1960 adotarem linhas mais retas no design, carrocerias mais limpas de detalhes e um projeto que privilegiasse melhor a circulação interna de passageiros, com maior conforto e visibilidade por áreas envidraçadas maiores, esses conceitos só se tornaram palavras de ordem no mercado de ônibus urbanos após o lançamento deste simpático modelo.



Renovações de frotas eram realizadas com grandes quantidades de Caio Gabriela, que chegou a deter 44% de todo o mercado de ônibus no primeiro ano de comercialização da segunda versão.



Mesmo quem não conhece muito de ônibus, ou não se liga muito no assunto, pode se lembrar desse nome, ou, pelo menos, do modelo do ônibus ao ver uma foto antiga. Isso porque, devido às suas inovações, de acordo com a edição de uma revista especializada, de 1979, Transporte Moderno, o CAIO Gabriela ganhava a simpatia não só de frotistas, mas também da população. E quando era pedido que alguém pensasse num produto de utilidade pública da indústria nacional automobilística, logo vinha o velho "Gabrielinha", como era chamado à cabeça.

O Gabriela foi lançado em 1974. Chamada pelo mercado de Caio Gabriela I, a primeira versão do Gabriela tinha elementos do modelo antecessor, o Bela Vista, como as janelas laterais inclinadas e traseira em ângulo, arredondada e vigia traseiro bipartido.





Primeira versão do Caio Gabriela, de 1974, ainda mantinha características do antecessor Bela Vista, como janelas inclinadas e vigia traseiro bipartido. No Gabriela II, de 1976, as linhas eram mais retas e o vigia traseiro único.

Pouco tempo depois, em 1976, no Salão do Automóvel, viria uma nova versão de Gabriela. Chamada pelo mercado de Caio Gabriela II, que começou a ganhar um impulso notório no mercado a partir de 1977.

As janelas eram retas, as lanternas traseiras verticais e o vigia traseiro era inteiriço.



Gabriela mantido por Rogério Soria, um apaixonado pelo modelo, de Santo André-SP

Realmente, os funcionários de empresas de ônibus e operários do setor mais antigos não têm dúvidas em dizer que foi uma sensação para a época. O modelo era harmonioso para os padrões da ocasião. O Gabriela II tinha linhas mais retas, mas não era necessariamente quadradão.

Em 1977, de acordo com dados da Caio, foram vendidos em torno de 3 mil 700 unidades da versão básica do Gabriela II. Um número impressionante para a época, cujas cidades ainda estavam crescendo. As cerca de 3 mil e 700 unidades do Gabriela representaram 44% dos 8 mil 886 carrocerias der ônibus de todos os modelos e marcas fabricadas naquele ano. Isto é, apenas um modelo respondeu por quase metade da produção de ônibus.



Algumas primeiras unidades do CAIO Gabriela II ainda saíam com os famosos volantões brancos, mas a maior parte da alavanca de câmbio já era reta, sem ser angulada, do tipo popularmente chamado de "coça-sovaco". Uma inovação do conjunto do chassi, motor e transmissão que marcou o Gabriela II.

Aliás, inovação da indústria é com esse modelo mesmo. A demanda por transportes crescia de maneira assustadora a partir dos anos 1960. As reivindicações por sistemas de ônibus mais modernos e confortáveis ganhavam coro até na mídia, que fazia reportagens e expunha a carência por transportes mais dignos eficientes para atender a uma quantidade cada vez maior de passageiros, especialmente nos centros urbanos. A indústria se desenvolvia e o perfil econômico do país, que mudava para urbano de maneira mais acelerada, mudava a forma pela qual se davam os deslocamentos.





Caio não poupava esforços para apresentar o Caio Gabriela ao mercado da melhor forma. Nos catálogos e propagandas, tanto o Caio Gabriela I como o

Caio Gabriela II apreciam com acessórios como calotas e iluminação auxiliar.

Algumas linhas na cidade de São Paulo e em outras capitais, assim como em suas regiões metropolitanas, não poderiam mais ser atendidas pelos velhos ônibus, com baixa capacidade e nível inferior de conforto.

Dizer que o Gabriela foi o ônibus mais confortável da indústria brasileira e o ideal para todas as épocas, aí sim, é exagero. Mas ele representou uma grande evolução na concepção de carrocerias. Sua disposição interna de bancos e equipamentos, por exemplo, facilitava e muito a circulação de passageiros e sua posição para dirigir, apesar ainda das direções de queixo duro (pesadas, sem serem hidráulicas) na maioria dos chassis, já era bem melhor que modelos mais antigos. Nada que se comparasse a um Coach norte-americano dos anos 1940, mas, para nossa indústria, já era um avanço importante.

Como ônibus não é só carroceria, uma peça única (à exceção dos monoblocos), mas todo um conjunto, ou seja, chassi, motor, sistemas de transmissão, suspensão etc., o CAIO Gabriela acompanhava, se adaptava e colaborava para o desenvolvimento de novas tecnologias que possibilitariam que os transportes brasileiros começassem a oferecer o conforto e a segurança que o passageiro merece, a comodidade que o funcionário precisa e a rentabilidade que o empresário necessita para continuar viável seu negócio.

E o querido Gabrielinha foi junto com a indústria de diversos componentes de ônibus pioneiro em muitas coisas.



O CAIO Gabriela fez parte das inovações que começavam a surgir com mais ritmo na indústria nacional. Ele foi o primeiro ônibus articulado do Brasil, sobre chassi Scania, já trazia direção hidráulica e sistemas mais modernos de amortecimento para aumentar o conforto de usuários e funcionários.

O Gabriela foi, por exemplo, o modelo a encarroçar o primeiro ônibus articulado do país, no ano de 1978. O veículo foi montado sobre chassi Scania B 111, motor DS 11, turbo alimentado, de 296 cavalos de potência. A capacidade era para 180 passageiros (tudo o que alguns serviços de alta demanda precisavam na época). Além disso, o primeiro articulado tinha caixa manual de seis marchas (5 para frente e uma ré), com opção para a instalação de caixa automática. O sistema de freios tinha circuito independente para cada um dos 3 eixos. A direção era hidráulica, e a articulação Recrusul-Schenk era apoiada sobre chapa de aço no chassi dianteiro. A ligação com o carro traseiro era feita com sistema emborrachado para absorver impactos e dar mais conforto a usuários e funcionários. O peso vazio do articulado Gabriela Scania era de 13 toneladas, e o bruto de 30 toneladas. A carroceria media 18,15 metros. Apesar das dimensões, em comparação aos veículos convencionais, o Gabriela/Scania articulado não era muito gastão. Fazia 2,6 quilômetros por litro de diesel, contra 3 quilômetros por litro de rendimento dos demais veículos de transporte público. A vida útil estimada, de 15 anos, contra 10 dos ônibus comuns, também era outro diferencial. A primeira empresa a operá-lo foi a Transurb, de Goiânia, com 4 carros articulados.







Trolebus Caio Gabriela. Foi o início de uma nova geração de ônibus elétricos, depois de estagnação da indústria no segmento de trólebus. Araraquara, no interior de São Paulo, recebeu as unidades. Carroceria tinha conceito de monobloco.

Outro fato importante da história do Gabriela foi que o modelo marcou o ressurgimento da produção nacional de trólebus nos anos 1970, dando o primeiro passo para a consolidação da segunda geração de trólebus no Brasil. Na primeira grande decadência dos sistemas de trólebus brasileiros, com o crescimento da indústria automobilística e priorização das políticas para o transporte individual sobre o coletivo, o Brasil NÃO FABRICOU NENHUM TRÓLEBUS entre os anos 1970 e 1976.

Em 1977, no entanto, a CTA – Companhia de Trólebus Araraquara – encomendou e recebeu 5 unidades novas para o sistema local. Tratava-se de um CAIO Gabriela sobre plataforma Massari com equipamento elétrico Villares e componentes mecânicos da FNM/Fiat Diesel. A carroceria tinha o conceito monobloco integrada com o chassi. O comprimento era de 12 metros, havia três portas largas e a capacidade era para 106 passageiros, entre sentados e em pé.

O controle de tração elétrica era pneumático, e a suspensão do tipo mista. O conforto do modelo também chamava a atenção dos usuários e operadores. Logo em seguida, com o plano Sistran, de Olavo Setúbal, na capital paulista, surgira um novo conceito de trólebus. Mas, neste setor, o Gabriela tinha já dado sua contribuição.

Outra inovação, que só agora tem se tornado mais comum, é o de ônibus urbanos maiores, para linhas com mais lotação, com terceiro eixo, os chamados tribus, ou ônibus trucados.







Ônibus urbanos de três eixos hoje são comuns. Mas na época do Gabriela, eram feitas adaptações. Era o sinal claro de que as cidades cresciam e precisavam de ônibus com maior capacidade.

Nos anos 1970, não havia fabricação de chassis para urbanos nesse padrão. Mas alguns eram adaptados, e o CAIO Gabriela foi um dos modelos que acompanhou essa ideia, que mais tarde seria usada em maior escala nos serviços urbanos. Na maior parte das vezes com motorização traseira, era possível ver CAIO Gabriela de três eixos. Uma das empresas a usar esse tipo de ônibus, com carroceria Gabriela, foi a Redentor, do Rio de Janeiro.

Acervo: Deltabus / Pesquisa: Adamo Bazani







Em 1979, a Caio apresentava o Gabriela Expresso. A versão articulada tinha chassi Volvo e transportava em torno de 110 passageiros. Também havia modelos de dois eixos sobre chassis diferentes, como Volvo B 58 e Mercedes-Benz OH1517

Sem dúvida, um dos maiores avanços dos transportes brasileiros, referência para os demais países, é o sistema de vias segregadas de ônibus expressos de Curitiba, no Paraná. Considerado o primeiro BRT (Bus Rapid Transit) do mundo, sendo inspiração para outros projetos semelhantes em diversos países, o sistema expresso de Curitiba foi projeto pelo então prefeito Jaime Lerner, arquiteto e urbanista, sendo inaugurado em 1974, com ônibus da Marcopolo. Porém, o Gabriela faz parte da história desse sistema exemplar. Em 1979, a CAIO lança o "Caio Gabriela Expresso", com motor no meio, Volvo B 58 e com dimensões maiores. O modelo poderia transportar até 110 passageiros, e foi considerado um dos carros ideais para o serviço diferenciado.

O Gabriela fez parte de uma época em que a indústria de ônibus engatava uma marcha mais acelerada e começava a se redefinir, desenvolvendo conceitos ainda hoje empregados.

O simpático modelo da CAIO encarroçou diversos chassis de diferentes configurações. Apareceria aí uma gama de soluções antes pouco empregadas, e uma nova postura da indústria ia surgindo, que era a de atender os operadores de acordo com suas necessidades locais. Não se pode comparar os pavimentos de cidades como Curitiba e São Paulo com de regiões mais interioranas e com menores recursos. Assim, as indústrias ouviam mais atentamente os empresários e gestores públicos e começavam a adotar uma cultura de diversificar produtos atendendo as demandas locais. Claro que esse processo não se deu da noite por dia, mas o CAIO Gabriela contribuiu com ele.

Apesar de sua versatilidade e da oferta maior de opções, a grande maioria dos CAIO Gabriela foi encarroçada sobre chassi LPO 1111 e LPO 1113, da Mercedes-Benz, predominante no mercado, na época. O chassi tinha um preço atrativo e a robustez para atender diversos mercados, desde os de operação mais simples até os que exigiam mais esforços e até danificavam mais os veículos. A manutenção era fácil, com grande rede de peças de reposição. Outros modelos também foram usados sobre as plataformas desse tipo da Mercedes-Benz, mas profissionais mais antigos do setor diziam que, com o Gabriela, esses chassis tinham um casamento perfeito.





Apesar de a grande maioria dos Caio Gabriela ser encaroçada sobre chassi Mercedes-Benz, outras mecânicas marcaram a história do modelo, como o Fiat 140 OD, que recebeu a primeira e a segunda versão do ônibus.

Havia, entretanto, Gabriela com mecânica Mercedes-Benz de motor traseiro, além de Fiat, FNM, Scania, Volvo.



Em 1977, chegava ao mercado o Caio Itaipu, mais sofisticado e que era usado em trajetos mais longos

Em 1977, também chegava ao mercado o Caio Itaipu ou popularmente chamado Gabriela Itaipu ou Gabriela Intermunicipal. O modelo era derivado da versão básica, mas tinha como característica a frente rebaixada, para-brisa ampliado e a caixa do letreiro foi transferida para o interior do ônibus. A versão foi usado inclusive no transporte rodoviário.

Quanto ao produto em si, o CAIO Gabriela liderou por quase uma década o mercado de ônibus urbano. Proporcionou à encarroçadora a consolidação do primeiro lugar no setor, posto ocupado até hoje pela CAIO, com algumas oscilações em determinados períodos.

Em algumas cidades, quase 100% da frota urbana, de fato, era de Gabriela.







O Gabriela teve uma versão para a América Latina. O Caio Gabriela Andino foi encaroçado em diversos chassis de caminhão, como da Mercedes-Benz, Ford e Dodge

O CAIO Gabriela também levou a marca brasileira para diversos lugares do mundo, principalmente para nossos vizinhos da América Latina: Argentina, Paraguai, Chile, entre outros, aproveitavam das vantagens do Gabriela. Algumas versões para o mercado latino americano eram denominadas de Gabriela Andino, que contavam com mecânicas como Mercedes-Benz Dodge e Ford. A dianteira era a usada pelos caminhões de cada fabricante, com o cofre do motor externo, lembrando uma jardineira.



Ainda para América Latina, o Caio Gabriela também foi adaptado em chassi Scania B111, como este exemplar, no Peru.

Vantagens mesmo:



Além de ser um veículo inovador, com linhas mais retas e maior área de envidraçamento, propiciando mais visibilidade, mais conforto, com uma melhor disposição do espaço interno, para a época, por reforços feitos em algumas partes da estrutura, o Gabriela foi um modelo muito resistente. Quer maior exemplo do que alguns ônibus que hoje transportam trabalhadores rurais em diversas regiões do país? Uma boa parte é de CAIO Gabriela, alguns com mais de 40 anos de uso, enfrentando canaviais, áreas de plantação, estradas de terra e até passagens em áreas alagadas de baixa profundidade.

Há muito do que se falar sobre o CAIO Gabriela, mas esta matéria procurou enfatizar o essencial e destacar sua importância histórica.

Não é demais a comparação: no mundo dos automóveis de passeio, o Fusca, pela sua simplicidade, versatilidade, número de vendas papel histórico, não foi um clássico? No mundo dos transportes coletivos brasileiros, o CAIO Gabriela não deixa de ser um clássico. Ele foi, sem dúvida, um divisor de águas do mercado, e tornou reais conceitos até hoje empregados, como a estrutura básica de seu encarroçamento.

Em 1980, deixava de ser produzido para ser sucedido pelo modelo Amélia. Mas sua resistência era tão grande que muitos ainda operavam firmes em linhas urbanas regulares nos anos 1990.



Bem resistente e de uma época onde não se estipulava idade máxima de frota, o Gabriela durava muito, como este modelo do final dos anos de 1970, que ainda circulava na Capital Paulista no início dos anos de 1990.

E claro que o setor de fabricação de ônibus no Brasil, que se tornou um dos mais respeitados do mundo, avançou muito, e, hoje, pelas novas necessidades dos centros urbanos, que pedem veículos de maior capacidade e mais acessibilidade, com tecnologias mais limpas, talvez não haveria espaço para o velho Gabriela. Mas ele deixou um legado irrevogável para que a indústria brasileira alcançasse esse respeito.

Adamo Bazani, jornalista especializado em transportes